



Ciclovía em Maringá: Formulação, Implementação e Motivação da Política Pública

Bicycle Lane in Maringá: Formulation, Implementation, and Motivation of Public Policy

Mariana Augusta de Souza

William Antônio Borges

Resumo: O presente trabalho visa analisar o processo de política pública a partir da leitura da experiência Ciclovía da Avenida Brasil, em Maringá-PR. Para isso, a pesquisa se voltou para a literatura referente aos conceitos de Política Pública, Política Urbana e Mobilidade Urbana (destacando a ciclovía) para, num segundo momento, realizar leituras da experiência Ciclovía da Avenida Brasil, por meio de registros primários e secundários. É um estudo teórico empírico visto sua pesquisa bibliográfica e em seguida, uma análise de um caso prático, o caso da Ciclovía da Avenida Brasil. Foi realizada a pesquisa qualitativa, utilizando-se de entrevistas semiestruturadas. O trabalho oportunizou entender que o processo de política pública é dinâmico e interdependente, no que se refere as suas “etapas”. Além disso, evidenciou o mau planejamento dos projetos de ciclovias, implementados em Maringá. A partir da inteligibilidade aqui construída, pode-se afirmar que o referido município não possui uma política pública ciclovária.

Palavras-chave: política pública; ciclovária; leis.

Abstract: This study aims to analyze the public policy process through an examination of the Ciclovía da Avenida Brasil experience in Maringá, Paraná. To this end, the research first engaged with the literature on Public Policy, Urban Policy, and Urban Mobility—highlighting the role of bicycle lanes—and subsequently undertook an analysis of the Ciclovía da Avenida Brasil case using both primary and secondary sources. The study adopts a theoretical-empirical approach, beginning with a bibliographic review followed by an examination of a practical case: the Ciclovía da Avenida Brasil. A qualitative methodology was employed, using semi-structured interviews. The study made it possible to understand that the public policy process is dynamic and interdependent with regard to its “stages.” Moreover, it highlighted the poor planning behind the implementation of bicycle lane projects in Maringá. Based on the findings presented, it can be asserted that the municipality in question does not have a comprehensive public policy for cycling infrastructure.

Keywords: public policy; cycling infrastructure; legislation.

INTRODUÇÃO

Este trabalho tem como objetivo geral compreender de que forma a ciclovía da Avenida Brasil, situada na cidade de Maringá – PR, foi inserida na agenda governamental local e como se deu o processo de sua formulação como política pública. Para isso, faz-se necessário o cumprimento dos seguintes objetivos específicos: a) Apresentar os preceitos teóricos referentes ao processo de política pública e mobilidade urbana; b) Entender como a ciclovía da Avenida Brasil de

Maringá se estabeleceu como um problema público; c) Contar a história sobre o processo decisório referente à constituição de agenda e formulação da política, iluminando os atores visíveis e invisíveis e seus respectivos interesses.

A construção da ciclovía está diretamente relacionada à questão da mobilidade urbana, sendo este um assunto tratado na Constituição, com suas leis desdobradas em planos estaduais e municipais. Uma das alternativas para as dificuldades atuais relacionadas à mobilidade urbana, como excesso de trânsito, falta de transporte público e infraestrutura, é a utilização de alternativas modais de transporte, como é o caso do transporte ciclístico (Monteiro, 2019). Como expõe o autor, esta opção exige menos espaço físico, é de maior acessibilidade financeira para seus usuários e não emite poluentes como os automóveis.

Tal modal, porém, exige políticas públicas e planejamentos de mobilidade urbana para sua efetivação com segurança e qualidade. A construção de ciclovias é consequência da aplicação de políticas públicas que visam melhorar a qualidade da mobilidade urbana. A temática, ainda que baseada em nível municipal, serve de exemplo para projetos de diversidade modal em transportes dentro das cidades.

Nesse contexto, uma das construções mais significativas para o município de Maringá foi a da ciclovía da Avenida Brasil. Tal iniciativa fez parte de um projeto mais amplo, o qual abrangeu toda a reurbanização de uma das mais importantes vias da cidade. Porém, desde o início de sua implementação, surgiram conflitos e até rejeição acerca do projeto, especialmente por parte dos vários grupos atingidos, como é o caso dos comerciantes.

Para compreender a problemática envolvendo a formulação e implementação da política pública que abarcou o projeto da ciclovía supracitada, o presente estudo apresenta, na sequência desta seção introdutória, uma discussão teórica sobre o processo de política pública (em destaque a constituição de agenda e formulação); mobilidade urbana e, mais precisamente, políticas cicloviárias. Após esta etapa conceitual, encontra-se a seção de metodologia. Por conseguinte, tem-se a seção de análise dos resultados e, finalizando o estudo, a elucidação das considerações finais.

POLÍTICAS PÚBLICAS

Souza (2006) traz uma compilação da definição de políticas públicas por vários autores de grande conhecimento no tema: Não existe uma única, nem melhor, definição sobre o que seja política pública. Mead (1995) a define como um campo dentro do estudo da política que analisa o governo à luz de grandes questões públicas e Lynn (1980), como um conjunto de ações do governo que irão produzir efeitos específicos. Peters (1986) segue o mesmo veio: política pública é a soma das atividades dos governos, que agem diretamente ou através de delegação, e que influenciam a vida dos cidadãos. Dye (1984) sintetiza a definição de política pública como “o que o governo escolhe fazer ou não fazer”. A definição mais conhecida continua sendo a de Laswell, ou seja,

decisões e análises sobre política pública implicam responder às seguintes questões: quem ganha o quê, por que e que diferença faz (Souza, 2006, p.24).

O processo de política pública segundo Saravia (2006), compreende sete etapas: 1) formulação da agenda: são levantados, estudados e debatidos os fatos sociais com caráter de problema público. 2) elaboração: são determinadas as possíveis alternativas para solução dos problemas identificados. 3) formulação: são selecionadas as alternativas mais apropriadas e definem-se os objetivos à serem alcançados. 4) implementação: é organizada e planejada a forma de utilização dos recursos disponíveis (humanos, financeiros, materiais e tecnológicos) para a aplicação de uma política pública. 5) execução: é a fase onde a política pública é colocada em prática. 6) acompanhamento: será a supervisão da execução, podendo trazer informações para possíveis correções na elaboração da política pública. 7) avaliação: consiste em analisar os resultados da aplicação da política pública.

Agenda Pública

De acordo com Secchi (2006 *apud* Secchi, 2012), a agenda abrange um conjunto de problemas ou temas considerados relevantes à sociedade. Segundo o autor, vários problemas entram e saem da agenda e podem ganhar visibilidade e relevância ou desinflarem. Kingdon (1995 traduzido por Saravia, 2007) trata dos requisitos para a entrada de um tema na agenda pública ao afirmar que as agendas governamentais são estabelecidas levando em conta três implicações: problemas, políticas e participantes visíveis. Para o autor, a identificação dos problemas é um passo importante para a formulação da agenda, sendo que um tema se for relacionado a um problema existente, passa a ter maiores chances de entrar para a agenda pública. O segundo influenciador para a formulação da agenda é a política; desdobramentos da política como mudança de governo, novas configurações partidárias, novas ideologias no Congresso e a participação de grupos de interesse, podem influenciar na formação da agenda pública. Por fim, os participantes visíveis são aqueles que recebem significativa atenção da imprensa e da sociedade, como o presidente, seus assessores, membros do Congresso, mídia, partidos políticos e comitês de campanha. Os atores invisíveis incluirão acadêmicos, burocratas e funcionários do Congresso. De acordo com o autor, os atores visíveis serão os definidores da agenda, enquanto os invisíveis irão tratar mais apropriadamente das escolhas das alternativas.

Política Urbana

A política urbana no Brasil teve sua origem a partir de projetos de planejamentos urbanos, afirma Barboza e Quinteiro (2007), que de início trabalhavam para solucionar os chamados “problemas urbanos”, os quais na maioria das vezes eram acerca de infraestrutura ou saneamento. De acordo com o autor, a partir da década de 1930 foi percebida a necessidade de um planejamento urbano, além da política de execução de planos que prevalecia na época.

Dessa forma a Constituição de 1988 e depois, a elaboração do Estatuto da Cidade, vieram tratar dessa necessidade, ao incluir a política urbana em suas

elaborações, trazendo diretrizes e informações para sua execução. Barboza e Quinteiro (2007) informam que a política urbana, trabalhada na constituição, delega a sua execução aos governos municipais, sendo estes responsáveis por fixar diretrizes para a execução da política, bem como definir o objetivo da política de desenvolvimento urbano e garantir o cumprimento das funções sociais da cidade.

Mobilidade Urbana

Campos (2015, p. 3) afirma que o crescimento das cidades automaticamente gera a necessidade de mobilidade e que para atender essa demanda é preciso definir ações de melhoria que resultem em um “desenvolvimento ambientalmente equilibrado, economicamente viável e socialmente justo”. No Brasil, a mobilidade urbana é tratada na Lei 12.587, de 2012, que possui como instrumento a Política Nacional de Mobilidade Urbana. A lei tem como objetivo “a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município”. A mobilidade urbana tem como uma de suas bases o sistema de transporte; sendo assim, será estudado aqui, um dos vários meios de transporte existentes: o transporte cicloviário. O estudo ainda irá aprofundar mais o assunto ao discorrer sobre a estrutura deste meio de transporte, qual seja: as ciclovias.

Ciclovias

Teramoto (2013) define ciclovias como “vias separadas fisicamente do tráfego de veículos motorizados, de tráfego exclusivo de bicicletas” (Teramoto, 2013, p. 1). Considera as ciclovias como uma das formas de organizar a área de movimentação dos ciclistas, porém lembra que as mesmas devem ser planejadas e implementadas com atenção, pois sua incorreta aplicação pode trazer consequências negativas para os condutores de bicicleta, como por exemplo, falha na segurança, dificuldade de acesso etc. Para Neri (2012), as ciclovias são uma alternativa para a amenização de problemas causados pelo grande número de veículos e podem influenciar na melhora da qualidade de vida nas cidades. Certifica que o uso da bicicleta como meio de transporte depende de certos fatores como, por exemplo, características culturais, clima, relevo e estrutura implantada. Outro ponto favorável à construção de ciclovias é levantado por Pires (2008), ao afirmar que os custos de manutenção cicloviária são bem menores que os custos dos demais meios de transporte. Além disso, o espaço necessário para a construção das ciclovias é menor do que o necessário para os demais transportes e cita as rodovias como exemplo. Por fim, lembra que a bicicleta é um objeto mais acessível para a população, pois possui baixo valor de aquisição e manutenção, bem como apresenta facilidade em seu manuseio.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Realizou-se uma pesquisa qualitativa, com coleta de dados primários através de entrevistas semiestruturadas junto a diferentes fontes, tais como informações pertinentes à elaboração deste trabalho; E coleta de dados secundários como fontes governamentais, publicações e dados estatísticos. Quanto aos entrevistados, grande parte das informações foram obtidas em entrevista com um pesquisador do Observatório das Metrópoles, porém este preferiu não se identificar. Foi realizada também, uma entrevista com o engenheiro Mauro Menegazzo, funcionário da Secretaria de Planejamento e Urbanismo (SEPLAN) da cidade de Maringá. Menegazzo trabalha há muitos anos na Seplan e participou da elaboração e implementação de vários projetos municipais como o binário e a ciclovia da Brasil.

Outro entrevistado foi o estudante de engenharia Solano Bordim, membro ativo da Cicloroeste, associação de ciclistas do noroeste do Paraná, a qual teve grande participação na efetivação do projeto da ciclovia da Avenida Brasil. Por fim, foi entrevistado o professor e pesquisador Thiago Botion Neri, devido aos seus conhecimentos sobre as ciclovias da cidade de Maringá, visto sua pesquisa de mestrado que tratou da possibilidade de criação de uma rede cicloviária na cidade. Todos os entrevistados participaram das reuniões organizadas pela ACIM no ano de 2014, que objetivou a discussão sobre mobilidade urbana, mais especificamente a questão do binário e da ciclovia da Avenida Brasil. Essas reuniões foram muito importantes, pois foram as responsáveis pelo diálogo entre prefeitura e os interessados/atingidos pelos projetos citados acima. Outra forma de coleta de dados se deu por meio de leituras das atas dessas reuniões, ocorridas na ACIM, as quais registraram informações objetivas sobre o que foi discutido lá.

APRESENTAÇÃO E ANÁLISE DOS DADOS

Maringá é a terceira maior cidade do Paraná, localizada no Norte-central do estado. Apesar de ser uma cidade planejada, há alguns anos Maringá tem sofrido dificuldades no trânsito pois nunca teve a mobilidade urbana como uma prioridade. Em entrevista com o entrevistado D, este contou sobre o histórico das ciclovias em Maringá. Segundo ele as ciclovias existem há algum tempo e começaram a fazer parte da cidade em 1979, quando se implantou a primeira ciclovia, a que liga Maringá à Sarandi. Antecedendo a construção da ciclovia da Avenida Brasil, já haviam sido implantadas seis ciclovias que totalizavam 17 km de pistas. A maioria dos projetos foram elaborados e executados por administrações municipais diferentes. De acordo com Monteiro (2019), não há uma política cicloviária na cidade. Há ações do município nesse sentido, porém esparsas, constituindo projetos isolados de ciclovia.

Segundo o entrevistado A, o projeto da ciclovia da Avenida Brasil surgiu como um desdobramento de outro projeto que estava em discussão: a reurbanização da Avenida Brasil. Tal projeto incluía a implantação de um sistema binário e canaletas de ônibus na avenida. No entanto, as canaletas de ônibus foram descartadas do

projeto inicial, restando apenas a implantação do sistema binário como objetivo do projeto. Dessa forma, faz-se importante, de início, entender como o projeto reurbanização da Avenida Brasil se estabeleceu na agenda pública.

Figura 1 – Ciclovia da Avenida Brasil.



Fonte: Prefeitura Municipal de Maringá, 2015.

De acordo com o entrevistado B, no começo de 2014 foi determinado para o setor de mobilidade urbana de Maringá, executar projetos para a implantação de um binário na Avenida Brasil. Esse binário faria com que as duas pistas da avenida se deslocassem em direção ao antigo aeroporto. O entrevistado afirma que o projeto já vinha sendo discutido desde 2007, quando a prefeitura começou a negociar investimentos junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

O entrevistado A, por sua vez, confirma ter sido disponibilizado, na ocasião, recursos do BID para a reurbanização da avenida. A prefeitura começou a reurbanização retirando as vagas de estacionamento conhecidas como “espinhas de peixe”, localizadas no canteiro central da Avenida Brasil, para que posteriormente fosse implantado o sistema binário, com canaleta de ônibus. É importante saber que não houve consulta à população, votação ou audiência pública para verificar a aceitação do projeto. Tal atitude gerou polêmica, principalmente por parte dos comerciantes localizados na referida avenida, os quais alegavam que iriam sofrer queda no volume das vendas, por conta da falta das vagas que ali existiam.

O entrevistado D conta que esses comerciantes, através da ACIM, colocaram o assunto em debate criando a Comissão Avenida Brasil, onde se reuniram com vários comerciantes, engenheiros, representantes de entidades como Almabram, Codem, CAU (Conselho de Arquitetura e Urbanismo), AEAM (Associação dos Engenheiros e Técnicos de Maringá), vice-presidente da ACIM, gerente institucional da ACIM, representantes da Seplan, representante da OAB, ciclistas, entre outros. O entrevistado também esteve presente nessas reuniões e afirma que o projeto do binário passou a ser discutido pela sociedade civil fortemente representada pelo segmento do comércio e pelo movimento de ciclistas.

Analisando o conteúdo das atas das reuniões da Comissão da Avenida Brasil, verificou-se que nela foram discutidos os benefícios e os malefícios dos projetos de mobilidade urbana que a prefeitura pretendia executar. A comunicação com a prefeitura era feita a partir de ofícios emitidos no fim das reuniões, os quais eram enviados à prefeitura e respondidos por ela posteriormente. Após algumas reuniões o prefeito decidiu que não iria mais implantar o binário na avenida. A notícia veio por meio do Secretário Municipal dos Transportes, Gilberto Purpur que, em entrevista, declarou que a prefeitura desistira do plano devido aos transtornos que essa mudança poderia causar à Avenida Mauá, a qual também ganharia sentido binário, na função contrafluxo em relação à Avenida Brasil.

Segundo o entrevistado B, havia o dinheiro do BID disponibilizado e a prefeitura se sentia no dever de utilizá-lo. Novos projetos então foram sendo elaborados. Quanto à escolha do projeto da construção da ciclovia, auferiu-se duas justificativas. A primeira delas, informada pelo entrevistado B é a de que a ciclovia foi ideia da população de Maringá, sugerida em um momento informal de encontro com o atual prefeito Roberto Pupin, que a partir do momento que ouviu essa sugestão, levou-a à prefeitura e a Seplan se interessou pela ideia e, desde então, começaram a elaborar o projeto. A segunda versão é citada pelo entrevistado A e D; ambos afirmam que o BID havia colocado condições para que seu recurso pudesse ser utilizado. Nesse cenário a construção da ciclovia se encaixou exatamente nas condições impostas (investimento em um modal de mobilidade, que não fosse automóvel) por esse fornecedor para a utilização dos recursos.

Figura 1 – Retirada das espinhas de peixe da Avenida Brasil.



Fonte: Marques, 2014.

É importante destacar que, mesmo entrando na agenda de forma inconsistente, o projeto da ciclovia da Avenida Brasil foi colocado na agenda por um dos atores visíveis, sendo neste caso, o governo municipal, por meio do prefeito. A ideia sobre a construção de novas ciclovias foi citada na campanha do atual prefeito Roberto Pupin, porém sem informar em quais avenidas iria construí-las.

As etapas de uma política pública, tais como: entrada na agenda, formação e implementação, ocorreram quase que simultaneamente no caso da ciclovia da Avenida Brasil. O motivo do projeto ciclovia ter entrado na agenda foi devido a necessidade de justificar os empregos de recursos do BID, destinados à construção de um modal de mobilidade urbana na avenida supracitada. Tal investimento fazia parte do projeto de reurbanização da Avenida Brasil. Quando o modal de transporte coletivo (corredor de ônibus) não foi construído, foi necessária a elaboração de um outro projeto de mobilidade, relacionado à reurbanização da avenida, para atender as exigências do BID.

Dessa forma, o projeto da ciclovia da Avenida Brasil esteve vinculado ao projeto de reurbanização da avenida, sendo concebido como uma solução para o problema acerca da utilização de recursos disponibilizados. Verificou-se que a entrada do projeto da ciclovia, na agenda pública, ocorreu após o início de sua implementação, visto a urgência, por parte da prefeitura, em construí-la antes do natal daquele ano (2014), evitando maiores prejuízos aos comerciantes daquela região. O projeto recebeu dicas de vários atores, entre eles, da ciclonoeste. O entrevistado C, membro dessa associação, contou que a ciclonoeste ajudou na formulação do projeto, oferecendo principalmente a visão do ciclista, dando dicas como: qual a altura ideal para uma rampa na ciclovia, o que fazer para proteger o ciclista de cair na rua, etc. O entrevistado afirmou ter participado de reuniões com a Seplan e disse que não foi possível financeiramente construir a ciclovia em toda a avenida, mas que já fizeram licitações a fim de conseguirem os recursos para construir mais uma parte.

Analisando as atas das reuniões e as entrevistas realizadas, pôde-se perceber que na verdade não havia um conflito entre ciclistas e comerciantes; O primeiro grupo apoiava e incentivava a implantação da ciclovia, já o segundo, apoiava apenas o retorno das espinhas de peixe. Sendo assim, a ciclovia não foi considerada ruim pelos comerciantes, mas também não foi a solução que eles queriam. Dessa forma, os comerciantes não apresentaram objeções à construção da ciclovia.

Como visto em Kingdon (1995 traduzido por Saravia e Ferrarezi, 2007) uma das três implicações levadas em conta para a entrada de um tema na agenda é a política. Esse argumento se encaixa na situação analisada por este trabalho, pois, a reurbanização da Avenida Brasil e a implantação de ciclovias na cidade, foram algumas das principais promessas de campanha do atual governo, portanto a não realização desses projetos prejudicaria diretamente futuras campanhas do partido em vigor e, principalmente, para a reeleição do atual prefeito, caso este venha tentar a reeleição. As etapas do ciclo de políticas públicas possuem uma característica de interdependência, ou seja, para que uma ocorra é necessária a devida efetivação da outra.

No caso da ciclovia da Avenida Brasil, as etapas foram realizadas simultaneamente, sem que houvesse a completa realização de uma delas para dar sequência à outra; o projeto entrou na agenda juntamente com a sua implementação. A partir das pesquisas, entrevistas, interpretações e análise dos dados, é possível concluir que os projetos de mobilidade urbana, mais especificamente o da

reurbanização da Avenida Brasil, entrou de forma inconsistente na agenda pública, afinal, não teve participação nem aprovação dos afetados pela política, mas sim, um interesse político que se sobrepôs às regras de formação de política pública. Da mesma forma, o projeto da ciclovia da Avenida Brasil, seguiu esta mesma atitude falha, tendo sua entrada na agenda dada de forma secundária e atendendo às requisições de um projeto anterior.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho teve como objetivo geral compreender de que forma a ciclovia da Avenida Brasil, situada na cidade de Maringá – PR, foi inserida na agenda governamental local e como se deu o processo de sua formulação como política pública. Para isso, abordou-se um arcabouço teórico robusto sobre políticas públicas, política urbana, mobilidade e ciclovias, articulando conceitos fundamentais com a análise de um estudo de caso concreto. Por meio de entrevistas semiestruturadas, análise documental e revisão bibliográfica, foi possível reconstruir o processo decisório e os interesses envolvidos na implementação do projeto da ciclovia.

A pesquisa evidenciou que o projeto da ciclovia da Avenida Brasil não seguiu as etapas tradicionais previstas no ciclo de políticas públicas, tais como a constituição formal da agenda, formulação participativa e implementação gradual. Ao contrário, a entrada do projeto na agenda governamental foi marcada por uma lógica reativa, motivada principalmente pela necessidade de viabilizar recursos previamente negociados com o BID para a revitalização da avenida. A ciclovia surgiu, portanto, como uma solução de oportunidade política, e não como resultado de um planejamento estruturado de mobilidade urbana.

Ao longo da análise, verificou-se que a participação popular foi limitada. A escassa consulta pública, aliada à pressão de grupos específicos – como os comerciantes da região e os cicloativistas organizados –, contribuiu para uma formulação de política pública que não contemplou de maneira equilibrada os múltiplos interesses envolvidos. Ainda que alguns ajustes tenham sido realizados (como o esforço para concluir a obra antes do Natal e as contribuições da Ciclonoroeste no projeto), essas ações não compensaram a ausência de mecanismos institucionais de deliberação democrática.

Apesar de suas limitações, o projeto da ciclovia da Avenida Brasil teve repercussões positivas. O caso contribuiu para reacender o debate sobre mobilidade urbana em Maringá, impulsionando a elaboração de um plano mais amplo de malha cicloviária, apoiado em estudos como o de Thiago Neri e em novas práticas de gestão urbana. Isso mostra que mesmo políticas públicas formuladas de modo não convencional podem produzir externalidades positivas, desde que acompanhadas de mobilização social e crítica pública constante.

Entretanto, os problemas estruturais permanecem. A ausência de uma política cicloviária consolidada, a concentração do poder decisório em poucos atores visíveis e a carência de canais permanentes de participação revelam fragilidades

institucionais que comprometem a efetividade e a continuidade de ações dessa natureza. A experiência de Maringá reforça o alerta feito por autores como Saraiva (2006) e Secchi (2012) sobre os riscos da dissociação entre os princípios normativos das políticas públicas e sua execução prática.

Dessa forma, este estudo busca não apenas registrar e interpretar uma experiência local, mas também contribuir para a formação de uma consciência crítica sobre os processos decisórios que envolvem a política urbana. O estudo demonstra que a atuação cidadã, por meio de associações civis, conselhos, imprensa e participação direta, é essencial para que as políticas públicas se tornem mais transparentes, democráticas e eficazes.

No tocante às limitações da pesquisa, destaca-se a impossibilidade de acesso a dados financeiros precisos sobre o investimento do BID e as exigências técnicas atreladas a esse financiamento. Ainda assim, a diversidade de fontes primárias e secundárias consultadas permitiu uma compreensão abrangente do caso estudado.

Por fim, reforça-se a relevância do trabalho para o debate acadêmico e político sobre mobilidade urbana, especialmente no contexto brasileiro, onde ainda são escassos os estudos empíricos que exploram com profundidade a articulação entre atores, interesses e processos de decisão em políticas cicloviárias. A experiência de Maringá, embora singular, revela dinâmicas recorrentes em diferentes municípios e pode servir como referência para análises futuras e para a formulação de políticas públicas mais inclusivas, planejadas e sustentáveis.

REFERÊNCIAS

BARBOZA, Jovi Vieira; QUINTEIRO, Wilson Luiz Darienzo. **Do plano diretor: em face do meio ambiente artificial**. Maringá: Projus, 2007.

BRASIL. **Lei nº 12.587 de 2 de janeiro de 2012**. Disponível em <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm> Acesso em 20 maio 2015.

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. **Uma visão da mobilidade urbana sustentável**. Disponível em <<http://aquarius.ime.eb.br/~webde2/prof/vania/pubs/%283%29UMAVISAOAMOBILIDADE.pdf>> Acesso em 20 maio 2015.

KINGDON, John W. *Agendas, Alternatives, and Public Policies*. 1995 Traduzido por SARAIVA, E.; FERRAREZI, E. **Políticas Públicas: Coletânea**. V.1.2006. Disponível em <http://www.enap.gov.br/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=2857> Acesso em 20 maio 2015.

MONTEIRO, Felipe Violi. **Cartografias em Trânsito: A mobilidade de bicicleta pela cidade**. Dissertação (Mestrado em Administração) – Universidade Estadual de Maringá. Maringá, p. 141, 2019.

MARQUES, Tabajara. **Retirada da espinha de peixe da Av. Brasil**. Disponível em: <http://tabajaramarques.blogspot.com.br/2014/01/retirada-da-espinha-de-peixe-da-av_6.html> Acesso em 28 novembro 2015.

PIRES, Camila de Carvalho. **Potencialidades ciclovárias no plano piloto.** (2008). Dissertação (mestrado) Programa de Pesquisa e Pós graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2008. Disponível em <file:///C:/Users/Augusto/Desktop/TCC%202015/2008_CamilaCarvalhoPires.pdf> Acesso em 21 maio 2015.

PREFEITURA MUNICIPAL DE MARINGÁ. **Diretoria de Comunicação.** Maringá, 2015. Disponível em: <https://www3.maringa.pr.gov.br/site/imprensa/impresao.php?id=27768>. Acesso em: 08, setembro, 2025.

SARAVIA, Enrique.; FERRAREZI, Elisabete.; **Políticas Públicas.** 2 v. Brasília: ENAP, 2006. Disponível em <http://www.enap.gov.br/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=2857> Acesso em 20 maio 2015.

SECCHI, Leonardo. **Políticas Públicas: Conceitos, Esquemas de Análise, Casos Práticos.** 1ª edição. São Paulo: Cengage Learning, 2012.

SOUZA, Celina. **Políticas Públicas: uma revisão da literatura.** 2006.

TERAMOTO, Telmo Terumi; SANCHES, Suely da Penha. **Infra-estruturas viárias para tráfego de bicicletas.** <http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/21/73F5BD52-0D14-41C7-B138-57DA06F15190.pdf> Disponível em Acesso em 21 maio 2015.